CAJA 5
Carpeta 6

RELATO COMANDANTE

COMPONENTE AÉREO en MLV

Brig. (R) Luis G. Costellano

¡INDUSTRIA ARGENTINA

7 794765 000599

CARP VELOZ F 55

RELATO: BRIGADIER (R)
LUIS GUILLERMO CASTELLANO

SAN LUIS S/N°
Estafeta Postal La Bolsa
(5189) CBA

C5-6-1

Villa La Bolsa, 28 de abril de 1998

Sr. Comodoro
Don Ricardo Luis Quellet
S / D

Estimado Don Ricardo:

Ruego a Ud. sepa disculparme la demora en enviarle mi modesta colaboración, para el libro que afortunadamente piensa editar.

Como Ud. supondrá, el extractar los dramáticos hechos y circunstancias vividos durante 74 días en las islas, sumado a ello los 30 de cautiverio, me resultó una tarea sumamente difícil, particularmente para no ser injusto con ninguno de nuestros valientes camaradas que sin excepción supo cumplir cabalmente con su deber.

Reconozco no poseer la más mínima aptitud literaria, por consiguiente dejo librado al buen criterio y a su reconocida capacidad para mejorar, agregar o quitar aquello que considere superfluo o improcedente.

No me cabe dudas que lo aquí relatado, adolece de gruesas fallas literarias y quizás no resulta muy coherente su lectura, pero de lo que debe estar Ud. seguro, es que lo aquí narrado, se ajusta estrictamente a la verdad de los hechos.

Ruego a Dios que éste humilde pero sincero aporte, le sea de utilidad para el mejor logro del objetivo buscado, si así fuere, me sentiré muy honrado con su publicación.

Quedando a su entera disposición, reciba un afectuoso saludo de este ya viejo camarada, que le agradece el haberse acordado de él y que no lo olvidará.

Un abrazo:

Brig.(R) Luis Guillermo Castellano

C5-6-2

EL COMANDO DEL COMPONENTE AEREO EN MALVINAS

(TESTIMONIO DEL ACCIONAR DE LA FUERZA AÉREA BASADA EN LAS ISLAS)

Quien ha tenido el honor de comandar hombres cuyo valor y coraje sobradas muestras tuvo el enemigo, no necesita ya lograr nada profesional en la vida, porque en ese aspecto ya se le ha brindado todo.

Como uno de los que tuvo ese raro privilegio, con sincero orgullo dedico estas reflexiones a los camaradas de la Fuerza Aérea que sin distinción de cargo o jerarquía me acompañaron a las Islas y en reconocimiento al profesionalismo, lealtad, coraje y espíritu de sacrificio puesto de manifiesto en toda circunstancia y en aquellas oportunidades en que los avatares de la contienda, me permitieron compartir con ellos los momentos de éxito y dolor, como simples soldados en el cumplimiento de su deber en la Epopeya del Atlántico Sur.

Cuando el 26 de marzo de 1982, me presenté al Cte. de Op. Aéreas, en el edificio "Cóndor", cuan lejos estaba de imaginar la orden que iba a recibir y la enorme tarea, trascendencia, y responsabilidad que el cumplimiento de la misma implicaba.

En efecto, el Brig.My. Weber me informa lacónicamente que la Conduccion Superior (Junta Militar) había decidido la ocupación transitoria de las Islas Malvinas, que la misma se realizaría el 1ro. de Abril y yo había sido designado Comandante del Componente Aéreo en dicho operativo.

Recuperado del "*shock*" emocional del primer momento, solicité al Cte. me explicara el por que de la falta de confianza hacia el suscripto, al no haberme informado con mayor anticipación e incluso no haberme permitido participar en la planificación que sin duda se había elaborado, previendo que la posible reacción de Inglaterra ante un hecho tan grave, podía llevarnos a una guerra.

Allí trato de tranquilizarme, diciéndome que la operación estaba prevista para el 15 de Mayo pero que circunstancias no evaluadas anteriormente, aconsejaban adelantar la fecha, no obstante, todo estaba arreglado entre la Cancillería y el Poder Ejecutivo (Junta Militar) incluso con acuerdo de los EE.UU., quienes se mantendrían neutrales aconsejando a Inglaterra negociar para minimizar el conflicto, además, nuestra permanencia se limitaría a 5 días como máximo, lapso después del cual, se dejaría una pequeña fuerza conjunta de ocupación para dar Apoyo al Gobierno Militar a constituirse, replegándose el grueso de los efectivos al continente dando por finalizada nuestra participación.

Inmediatamente me hizo entrega de una copia del "Plan Contribuyente de la Fuerza Aérea" al Plan Esquemático elaborado por una Comisión de Trabajo Conjunta . Constaba de 6 o 7 hojas escritas de puño y letra por el Jefe del Dpto. Planes del COA y en esencia, poco y nada aclaraba con respecto a nuestra tarea en la oportunidad de la ocupación, dando la impresión que la Fuerza Aérea, había sido incluida a ultima hora con una participación secundaria e intrascendente.

C5-6-3

Deseo dejar explícitamente aclarado, que este fue el único documento recibido por nuestro Comando, durante todo el Conflicto Malvinas.

Reuniéndome a continuación con el Com. Andreasen (Dpto. Planes) y Com. Ferraris (Dpto. Personal) manifestándoles mi inquietud ante la certeza de que este asunto derivaría en un conflicto muy grave, reiterándome los nombrados lo ya dicho por el Cte. en cuanto a que todo estaba arreglado, no obstante, les requerí la designación nominal del Personal Superior para integrar el Comando a mi cargo, seleccionando entre aquellos que ya conocía por haber intervenido en otros Operativos o que reunían sólidos conocimientos específicos en distintas especialidades (Inteligencia, Comunicaciones, Logístico, etc.) debiendo dicho personal presentarse al suscripto en Com.Riv. el día domingo 28 a mas tardar a los fines de planificar y preparar todo lo atinente a la operación en marcha.

De esa reunión surgió la siguiente organización tentativa, que luego se mantuvo con un brillante desempeño durante el conflicto.

Estado Mayor

A1- "Personal" Vcom. Garcia de Diego
Auxiliar My. Fernandez Jorge
A2- " Inteligencia" Com. Mendiberri
Auxiliar a designar por Jefatura 2
A3- "Operaciones" Vcom. Alegria
Auxiliar Vcom. Gilobert y My. Oliva Gilberto
A4- "Material" Vcom. Giannattasio
Auxiliar My. Maiorano Raul
A5- "Comunicaciones" My. Gonzalez Iturbe
Auxiliar My. Modica

CIC

Jefe: Vcom. Aranda
Auxiliar My. Kajihara
My. Catala
My. Pergolini

BAM MALVINAS (a crearse de acuerdo a las circunstancias)

Jefe: Com. Destri
Reemplazante: Vcom. Gamen
Jefe Operaciones: Vcom. Zeoli
Auxiliar: My. Ianariello

C5-6-4

Esc.Aereo: My. Navarro (Pucará) My. Posse (Helicópteros)
Esc. Base: My. Rusticcini y My. Guerrero
Esc. Técnico: My. Argente
Esc. Serv.Grales.: Vcom. Gimenez Ortiz
Jefe GOE: Vcom. Correa
Jefe VYCA: My. Silva
Jefe A.Aa.: My. Maiorano Hugo
Jefe Terminal Aérea: My. Cardetti
Jefe Cia.Tropa: Cap. Mena y Cap. Rivarola

A partir del día 28 de marzo, con el personal antes mencionado reunidos en la IX Brig. Aérea, procedimos al alistamiento de los medios con la celeridad que el poco tiempo disponible nos permitió.

El día 31, a pedido de la Flota que se encontraba demorada en su navegación, se decide postergar 24 horas el Operativo.

En horas de la tarde, recibimos un mensaje del Vcom. Gilobert desde Puerto Stanley, quien había viajado el 29 en el ultimo vuelo de LADE, con instrucciones precisas para mantenernos informados de la situación táctica en las Islas. Lo esencial de dicho mensaje, era que la Guarnición de R.Marines no había incrementado en forma significativa sus efectivos.

El Despliegue

El 2 de abril a las 05:30 horas iniciamos el vuelo tan esperado, arribando a la zona de las Islas a las 07:30 horas, luego de permanecer orbitando por mas de una hora, en el C-130 en espera de que se despejara de obstáculos la pista, siendo las 08:45 horas ¡ al fin aterrizamos ¡, luego del primer impacto emocional al pisar el querido suelo malvinero, rodaron nuestras primeras lagrimas mientras reemplazábamos en el mástil del Aeropuerto la bandera británica por la celeste y blanca que nos acompañaría en toda la contienda, haciendo realidad el sueño de muchas generaciones de argentinos que a lo largo de 149 años, vivieron y murieron pensando en este histórico momento.

Luego de que el GOE verificara la normalidad en todos los edificios circundantes, procedimos a instalar nuestro Puesto de Comando y el Estado Mayor en el edificio de la torre de vuelo, ocupando con los distintos componentes el resto de las instalaciones a efectos de habilitar lo antes posible el aeródromo el cual, a partir de ese momento, recibió los siguientes vuelos trasladando el resto de los medios asignados al Operativo.

Siendo las 10:45 horas aproximadamente, me dirijo al poblado a tomar contacto con el Gral Garcia y Contraalmirante Busser a efectos de dar novedades y recibir alguna orden, en esas circunstancias, me entero que la Armada y el Ejército estaban preparando la ceremonia de

hizamiento oficial de la bandera en la casa del Ex. Gobernador, acto al cual la Fuerza Aérea sugestivamente no había sido "invitada".

De inmediato, ordeno que el personal disponible se dirija al sector donde estaba el mástil, forzando la participación un poco simbólica de nuestra fuerza, ya que no había tiempo para organizar una agrupación formal.

Mientras se realizaba el acto de izamiento a cargo del Gral. Garcia, muy publicitado por cierto, como consecuencia del fuerte viento reinante la bandera se soltó y cayo al suelo, produciendo un momento de desconcierto entre los presentes. Para nosotros, fue como una premonición de lo que pasaría en el futuro.

Subsanado el inconveniente y finalizada dicha ceremonia, se produjo la primera fricción entre la Fuerza Aérea y la Armada. La misma surge como consecuencia de haber recibida la orden del COA, que ningún vuelo que no fuera de la Fuerza Aérea y que no estuviera debidamente autorizado por dicho Comando, podía aterrizar en las Malvinas.

En esas circunstancias, un F-28 de la Armada, pretende aterrizar sin autorización de la torre, el Vcom. Zeoli cumpliendo estrictamente la orden recibida, procede con el auxilio del GOE a colocar obstáculos en la pista no permitiendo dicha operación.

Al tomar contacto del hecho el Contraalmirante Busser y el Cte. de la Flota Contraalmirante Allara, increpan duramente y a viva voz al suscripto, diciendo que la Fuerza Aérea pretendía "currarle" el brillante triunfo, apoderándose indebidamente de la pista, incluso Allara en un arranque de soberbia amenaza con ordenar a la Flota el cañoneo del Aeropuerto para desalojar a la Fuerza Aérea del mismo.

A fin de evitar el escándalo vergonzoso que se avecindaba, ordeno al personal de la torre proceda a autorizar el aterrizaje en cuestión. En dicho vuelo, se conducía el Cte. de Aviación Naval, quien pretendió tomar posesión del aeródromo en nombre de la Armada, llavandose una ingrata sorpresa al encontrarse con nuestro Comando y todo el personal de la Fuerza ya instalado (aflorando la tradicional rivalidad existente entre nuestras FF.AA).

Previendo lo que se venia, me comunico con el COA y le informo las novedades, solicitando el envío de inmediato de una escuadrilla de Pucará a efectos de reafirmar nuestra posición, produciéndose el arribo de los mismos en horas de la tarde.

Al día siguiente, arribaron 4 aviones Turbo Mentor y 3 Aer Machi de la Armada al mando del Cap. Ancelmi, quien coordinando con nuestros hombres, se le asigna un pequeño hangar próximo a la torre de vuelo a efectos de establecerse como Unidad Alojada.

El día 5 de abril, habiendo ya cambiado la Conduccion Superior (Comité Militar), el objetivo de **Recuperar para negociar** por **Reforzar para disuadir**, se suspende el repliegue de efectivos y se ordena a partir de allí, incrementar en forma considerable los medios acantonados en las Islas.

C5-6-6

Dado que hasta ese momento no contábamos con el apoyo del radar del VYCA para asegurar la operación aérea, el Jefe del Componente Naval a mi solicitud, dispone la colaboración de un buque de la flota para esta eventualidad, presentándose al suscripto el Cte. de la Corbeta " Granville" que se encontraba fondeada en la bahía y que nos podía dar apoyo radar. Se coordinan las frecuencias y demás procedimientos, quedando todo listo para comenzar las actividades al día siguiente.

El día martes 6 con las primeras luces del día, comprobamos con gran sorpresa, que la "Granville" había desaparecido conjuntamente con otras unidades de la flota de mar, no encontrando ni recibiendo hasta hoy una explicación razonable de este hecho.

El Cte. del Componente Naval (Contraalmirante Otero), esgrimió la excusa de haber recibido "ordenes secretas" del Comando en Jefe de la Armada, pretendiendo justificar con ello la conducta poco clara de sus hombres.

Lo concreto fue, que ante la certeza de que el Reino Unido había enviado submarinos nucleares para controlar la "zona de exclusión", se ordenó a la flota el repliegue inmediato hacia el continente, no pudiendo visualizar desde ese momento, ningún buque de guerra propio durante todo el conflicto.

Ante la certeza de una inminente confrontación y con el objeto de preservar el material aéreo "Pucará", decidimos establecer una segunda base de despliegue, ubicándola en el interior de la Isla para lo cual, procedimos al reconocimiento con helicóptero de las pequeñas pistas existentes, seleccionando la ubicada en la zona de "Darwin-Goose Green" por estar próximas a Puerto Argentino y a su vez retiradas de la costa, dificultándole con ello al enemigo el posible ataque vía marítima.

A dicha base se le asigna el nombre de "BAM CONDOR", designando como Jefe de la misma al Vcom Pedrozo, quien de inmediato se abocó a la organización y emplazamiento de los medios disponibles, realizando todo el despliegue por medio de helicóptero, dado que no se contaba con caminos adecuados.

Para dar cobertura defensiva en el área, inicialmente se le asigna dicha responsabilidad a una Cia. del RI 25, hasta tanto arribara el RI12 a cargo del Tte.Cnel. Piaggi, quien finalizaría su despliegue y posicionamiento, prácticamente cuando el enemigo comenzaba el ataque.

Simultáneamente la Armada viendo la imposibilidad de tener preeminencia en la BAM Malvinas, ordena ocupar la Isla Pebble ubicada al norte de la Gran Malvinas, estableciendo en la pista de la misma la estación "Aeronaval Calderón", desplegando la escuadrilla de Turbo Mentor y 2 SKYVAN de la Prefectura Naval, disponiendo la defensa terrestre con efectivos de la Infantería de Marina.

C5-6-7

Esta pista, también fue seleccionada por la Fuerza Aérea como lugar de dispersión de aviones para el caso de ataque a la BAM "Cóndor", realizándose las coordinaciones necesarias.

El 11 de abril arriba a Puerto Argentino por modo aéreo, la X Brigada de Infantería a cargo del Gral. Jofre, quien pretende desalojar a los efectivos de la Fuerza Aérea que estaban ocupando el hangar mayor, con la finalidad de instalar en le mismo sus soldados. De mas estar decir que previa fuerte discusión con el suscripto, vio frustrado su propósito, debiendo arreglárselas en otro sector de acuerdo a lo previsto por el Comandante Conjunto (de nuevo afloraba la rivalidad entre nuestras Fuerza Armadas).

Mientras tanto la Fuerza Aérea, ejecutaba la operación de transporte aéreo más significativa "El Puente Aéreo a Malvinas". Promediando el mes de abril, el Cte. de las Fuerza Conjuntas (Gral. Menéndez), tratando de evitar tantos desencuentros acepta la sugerencia de formar un "Comando Conjunto", para lo cual asignó a las tres Fuerzas un edificio en la localidad de Puerto Argentino que en tiempos de paz, servia de alojamiento al personal de alumnos del interior de las Islas que concurrían a estudiar a la escuela contigua.

A la Fuerza Aérea se le asigna la planta, alta donde se contaba con locales que nos permitieron instalar con cierta comodidad y funcionalidad el Puesto de Comando, el Estado Mayor, el CIC y la Central de Comunicaciones, disponiendo además de dos pequeñas habitaciones que sirvieron de alojamiento para algunos miembros del Personal Superior.

En la planta baja, se instalo personal del Ejército y la Armada, dependiente de los comandos respectivos, no así, los Comandantes de los componente Terrestres y Naval quienes venien ocupando casas particulares de Malvinenses, asistidos por numeroso personal de servicio autoasignado a sus ordenes.

A partir de ese momento, nuestra dependencia administrativa y funcional era con el Comandante Conjunto, aunque operativamente, manteníamos una fluida comunicación con el Comando de la FAS a efectos de canalizar los requerimientos.

De acuerdo a la evolución de la situación la Fuerza Aérea dispone para mayor seguridad, trasladar el radar Westinhouse a un nuevo emplazamiento en el pueblo, dejando en las inmediaciones del aeródromo un señuelo que pronto fue destruido por el viento.

Como desde el primer momento la Conducción Terrestre, tomó conciencia de la importancia que tendría durante todo el conflicto el hecho de mantener operativa la pista de la BAM Malvinas, máxime cuando el enemigo declara la "Zona de Exclusión Total", aceptando en consecuencia la sugerencia de asignar efectivos calificados del Ejército para que se encargaran de la defensa de la zona donde estaba emplazada nuestra Unidad.

Felizmente dispone que el RI 25, a cargo del mejor Jefe de Unidad desplegado en las Islas Tcnel. Seineldin, se haga cargo de la defensa terrestre del aeródromo.

C5-6-8

Así mismo se ordena la creación de la "Central de Operaciones de A.Aa. Conjunta " (única arma que opero realmente en forma conjunta) asignándose prácticamente casi todos los medios de artillería antiaérea a la defensa de la BAM Malvinas.

Esta decisión fue clave para disuadir al enemigo, dada la efectividad del formidable anillo de fuego constituido, que nos permitió mantener el aeródromo operativo hasta él ultimo día.

La ROA (Los radioaficionados cordobeses)

El día 19 de abril, arribó un grupo humano singular, eran 19 civiles acompañados por el My. Ruben Fernandez, el S.M. Ocampos y un selecto núcleo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz, quienes al escuchar el llamado de la Patria, abandonándolo todo, sin dudar ni pedir nada, se presentaron voluntariamente munidos de sus valiosos equipos personales con el fin de integrar la ROA (Red de Observadores del Aire) la cual estuvo a cargo del Vcom. Aranda, elemento vital para la conducción de las operaciones aéreas y que, merced al elevado profesionalismo y conmovedor espíritu de entrega de sus hombres al iniciarse las acciones bélicas se transformó en la pieza clave e imprescindible de la defensa, tanto aérea como terrestre y naval.

Su incansable vigilia, su increbantable espíritu de sacrificio y su ejemplar vocación de servicio, coadyuvó en buena medida al éxito de muchas misiones de combate y lo que es aun más importante a salvar valiosas vidas que sin lugar a dudas se hubieran perdido, de no contar con las oportunas alertas tempranas.

En síntesis, su heroico y patriótico desempeño, contribuyó a que la Fuerza Aérea escribiera paginas de gloria para la historia de la Patria.

Cabe aclarar que apartir de 7, de mayo por razones obvias, el personal civil desplegado fue reemplazado por personal militar superior y subalterno, quienes continuaron desepeñandose brillantemente hasta el final del conflicto.

A medida que pasaban los días, la situación logística se ponía mas comprometida particularmente porque el bloqueo impuesto por el enemigo era cada vez más severo, consecuencia de ello, nuestra Guarnición era abastecida prácticamente por el modo aéreo ya que el marítimo resultaba muy riesgoso y había desaparecido.

Dado que los medios aéreos de las tres FFAA, mantenían su accionar en forma independiente al no lograrse la unificación conjunta en la conducción, el CIC responsable del control de todas las aeronaves en el aire, tenía serios problemas como consecuencia de las distintas modalidades en la operación de los mismos, llegando a generarse algunas fricciones bastantes serias, particularmente en cuanto a la operación de los helicópteros.

C5-6-9

Así mismo y dado que la Fuerza Aérea tenia la responsabilidad de almacenar y controlar el consumo de aerocombustibles, resultaba por demás difícil convencer sobre todo a la fuerza Ejército, respecto al empleo racional de los helicópteros, tratando de hacer economía, fijándose un mínimo imprescindible en los depósitos, previendo que a partir del inicio de las operaciones no se sabia con certeza si podíamos contar con nuevos envíos desde el Continente.

Entre los días 19 y 22 de abril, se produce la visita por separado de los Comandantes en Jefes (Junta Militar).

A cada uno se le preparó y dio una exposición en donde el Gral Jofre, responsable del despliegue terrestre, daba los detalles y contestaba las preguntas que surgían.

En oportunidad de la visita del Alte. Anaya, responsable de haber "auspiciado" siempre la toma de las Malvinas y de haber precipitado la ocupación de las Islas, 45 días antes de lo previsto, causante de la enorme improvisación que ello implicó, al final de la exposición, realizó una pequeña arenga a los presentes exigiendo que en la defensa de Puerto Argentino, debíamos reeditar un nuevo "Alcázar de Toledo", resistiendo y enfrentando al enemigo hasta las ultimas consecuencias de ser ello necesario.

Este hecho causó asombro e indignación, máxime sabiendo que la Flota de Mar tan publicitada, por orden de su Comando, se había replegado hacia el Continente eludiendo toda posibilidad de enfrentamiento con la " Task Force" y que en las Islas, su fuerza solo había desplegado un batallón de Infantería de Marina y unos pocos aviones casi inútiles (Turbo Mentor y SkyVan), como toda contribución al esfuerzo conjunto.

Así mismo, cuando la visita del Gral Galtieri, se realizó un sobrevuelo en helicóptero mostrándole el despliegue en el terreno, no conforme con el mismo, ordenó el envío de una nueva Brigada de Infantería. Esta orden, significó un nuevo e inoportuno redespliegue del componente terrestre, ya que el arribo de la III Brigada (los correntinos) al mando del Gral. Parada, podemos decir que lo hizo a ultima hora, desplegando sus efectivos cuando el enemigo había ya recuperado las Georgias y se esperaba de un momento a otro el inicio de las hostilidades en Malvinas.

Consecuencia de lo anterior, podemos afirmar que al inicio de la guerra, 1ro. de mayo, parte del Ejército aun estaba en proceso de acomodamiento de sus numerosos efectivos, con el concepto táctico erróneo de organizar "puntos fuertes y estáticos", dando prioridad a la cantidad sobre la calidad, dejando toda iniciativa en manos del enemigo, con el epílogo imaginable y ya conocido.

La FAS, criteriosamente previó y ejecutó durante el mes de abril, vuelos de navegación oceánica y reconocimiento de la zona por parte de los pilotos de combate, a efectos de familiarizarlos con el futuro teatro de operaciones.

C5-6-10

Gracias a esta disposición, casi diariamente éramos "visitados" por los A4-B/C y los MV Daggers, los cuales en una pasada baja a modo de saludo, psicológicamente nos alentaban preanunciando que a la hora de la verdad no estaríamos solos.

Así mismo, a fines de abril, cuando ya las Georgias estaban en manos inglesas, planificó y ejecutó un ataque por sorpresa a la bahía de San Pedro (Georgias del Sur) donde se encontraban unidades de la Flota Británica, para lo cual envió una escuadrilla de Canberra apoyado por un C-130 que se adelantaría como explorador meteorológico. Dicha escuadrilla al regreso, debía aterrizar en Puerto Argentino, a los fines de su reabastecimiento.

El día señalado, se hizo presente en Puerto Argentino el Comandante de la FAS (Brig. Crespo) para desde aquí chequear el vuelo previsto. Por encontrarse las Georgias con condiciones meteorológicas adversas, la misión no se pudo cumplir, regresando los bombarderos en vuelo directo al continente. Este hecho frustro lo que pudo llegar a ser el 1er. "zarpazo" de la Fuerza Aérea, o quizás, evitó la primera tragedia de nuestros pilotos.

A pesar de todo, consideramos que la intención fue buena, tomar la iniciativa en el ataque, máxime después de la rendición vergonzosa de los hombres de la Armada destacados en aquellas Islas.

Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea

En la madrugada del 1ro. de mayo, nos encontrábamos descansando al lado de nuestro Puesto de Comando, cuando un trueno ensordecedor nos levanto en vilo, me comunico de inmediato con el Jefe de la BAM Malvinas Com. Destri, lacónicamente me informa que un "Vulcan" nos bombardeo la pista.

La magnitud de la violencia de este apocalíptico y sorpresivo ataque fue, acorde con el efecto deseado: neutralizar el aeródromo, punto vital de las comunicaciones entre las Islas y el continente.

Su tremendo poder destructivo fue tal, que basta imaginar que uno solo de los crateres media 12 metros de diámetro por mas de 6 de profundidad. La suposición de que seriamos el primer blanco a batir por el enemigo se había cumplido, pero la intensidad y conmoción de su efecto fue inimaginable.

No obstante, luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aun el olor acre y penetrante a explosivo que permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas y subalternos heridos, guiándose solo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas en ese mismo día fue muy clara; pero evidentemente no lo logro.

C5-6-11

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Ansiedad, hasta que las primarias luces del día nos permiten comprobar que solo una bomba toco la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad (indudablemente el rosario colocado oportunamente, comenzaba a dar sus frutos).

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas 17 bombas de 1000 libras y que al ser lanzadas tardíamente erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el Vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo milagrosamente solo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 horas se produce el segundo ataque simultáneamente a las dos "BAM" con aviones "Sea Harrier" en vuelo bajo, esta vez la artillería antiaérea, habiendo superado la sorpresa del 1er. Ataque, estaba alerta y les hace pagar caro su osadía, tan caro, que podemos afirmar que partir de ese día, nunca volvieron a atacarnos en vuelo bajo. Este proceder, puso en duda la capacidad o decisión de lucha de los pilotos ingleses que no se aproximaron mas a los blancos medianamente defendidos.

Lamentablemente en la "BAM Cóndor", es alcanzado de lleno por una bomba un avión Pucará cuya rueda de nariz se había hundido en el fango, perdiendo la vida el Teniente Jukic y 7 suboficiales que lo asistían.

A partir del medio día, se acerca a Puerto Argentino parte de la flota y comienza el ataque en pleno día contra nuestras posiciones. En nuestro "CIC" la situación se pone caótica, peor aun, cuando comienzan a llegar las escuadrillas de combate y los enlaces radielectricos son ineficientes. Esta grave falencia es subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores del VYCA, quienes asumen la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros cóndores de acero.

A los británicos, hasta ese momento, todo se les presentaba promisorio en la ejecución de su plan. Ablandamiento inicial con ataques aéreos y cañoneo naval, para luego efectuar un desembarco helitransportado y anfibio; seria un "paseo" como lo habían anunciado.

Estaban allí a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada 15 segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los Daggers (MV) de la Fuerza Aérea Sur que guiados por el radar del grupo VYCA de Puerto Argentino a cargo del My. Silva, son atacados haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de jubilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

C5-6-12

A partir de aquel momento y hasta el final de la contienda, no tuvimos que soportar, de día, mas cañoneos navales y nunca mas se acercaron con luz solar para hostigarnos como el 1ro de mayo.

Lamentablemente, el dios de la guerra aun no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap. Garcia Cuerva con su MIII no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia artillería antiaérea, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios) lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.

La brutalidad de la guerra, nos daba él ultimo cachetazo ese inolvidable día en que las lagrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la artillería antiaérea a cargo del My. Maiorano. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas de artillería, los cuales aquel histórico 1ro. de mayo, desde su humilde puesto de combate, tuvieron el privilegio y el honor de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria y que en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores, tratando de frenar los embates del invasor que los acoso por mar y aire.

El análisis del primer día de combate, a la luz de los hechos ocurridos, cargados de emotividad, se prestaba a erróneas conclusiones. Resultaba difícil permanecer imparcial al analizar las acciones del combate, en el cual habían perdido la vida varios de nuestros hombres y donde habían sido destruidos algunos de los irremplazables aviones.

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos, mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave, sin lugar a dudas, fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC Malvinas, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

C5-6-13

Las Acciones posteriores

Al día siguiente, cuando estabamos reponiéndonos del impacto de nuestro bautismo de fuego, nos llega la trágica noticia del ataque al crucero "Gral. Belgrano". Al comienzo, no podíamos creer que lo informado era cierto, luego al reunirnos los Comandantes de los distintos componentes con el Gral. Menéndez, sobre la base de lo informado por el Contraalmirante Otero, tomamos conciencia de que verdaderamente estabamos inmersos en una guerra cruel, despiadada y trágica como todas. Con el correr de las horas, tuvimos mas detalles de la tragedia y de las tremendas cifras de muertos y desaparecidos.

El día 4, al confirmarse el hundimiento del destructor ingles "Sheffield" por medio de un Exocet, nuestra alegría no tuvo limites, parece mentira, en la guerra el espíritu de venganza deshumaniza al hombre, a tal punto de alegrarnos con la destrucción del que circunstancialmente es nuestro enemigo.

Con el correr de los días y sobre la base de los acontecimientos que se sucedían, nuestras esperanzas de que las Naciones Unidas, encontraran la forma de detener la guerra se esfumaban, y en consecuencia, preparábamos nuestros espíritus y nuestros medios para afrontar la tragedia sin vacilaciones, conscientes de la enorme responsabilidad que caía sobre nuestros hombros.

Por las noches, el Gral. Menéndez acostumbraba realizar una reunión conjunta con todos los Comandantes, oportunidad en que se analizaba la evolución de los hechos de ese día y se tomaban las previsiones para el siguiente.

Con sorpresa y no poca indignación comprobaba que, desconociendo las reales posibilidades de nuestra Fuerzas, todos pretendían que la misma se jugara atacando la flota sin medir las consecuencias, limitándose los demás a ser meros espectadores a la espera de los acontecimientos.

Así llegamos al día 9, en que se tiene noticia de que el pesquero "Narval" encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiendose. En dicha nave iba un oficial de la Armada, con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa.

El Gral. Menéndez me pide envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que a la sazón se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento con el Estado Mayor e informado por el VYCA My. Silva que en las proximidades de la nave, se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera precisamente de que acudiéramos al rescate para atacarnos.

C5-6-14

Informo al Gral. este hecho y le digo que mientras los aviones enemigos estén en la zona, no enviaba el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero "Puma" de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al Gral. que se preparara para lo peor.

Efectivamente, habiéndole pedido al My. Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los 40 minutos aproximadamente de vuelo, me informa que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo mas noticias de ellos.

Me dirijo al Gral. dándole la novedad y recordándole, que en su conciencia estaba la vida de la tripulación del helicóptero, poniéndose pálido guardo absoluto silencia y no supo que contestar.

Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.

Al día siguiente, recibimos la información de que el buque de carga "Islas de los Estados", procedente del continente, había sido atacado en el estrecho de San Carlos y luego de una gran explosión se había hundido.

Este hecho nos causó gran preocupación, ya que en el mismo entre otras cosas, venían 100.000 litros de combustibles en tambores y 10 vehículos tipo Land Rover consignados para la Fuerza Aérea, dicho cargamento venia a cargo del Cabo Varas (conductor motorista de la Fuerza Aérea) quien falleció en el ataque.

En la noche del 14 se produce un ataque de comandos (SAS) a la "Estación Aeronaval Calderón" en donde se encontraban 5 aviones Pucará, 4 Turbo Mentor y los 2 SkyVan estacionados en las proximidades de la pista (los Pucará permanecían enterrados en el fango desde la dispersión ordenada el 1ro. de mayo, no pudiendo replegarse antes por el mal estado del terreno).

La operación perfectamente planificada y ejecutada por los británicos, sintéticamente consistió en enviar una fragata a las proximidades de la Isla Pebble y mientras esta unidad cañoneaba la zona donde estaba acantonada la tropa de la Infantería de Marina, 45 comandos transportados en 2 helicópteros "SeaKing", procedían a colocar cargas explosivas en los aviones, las cuales al explotar destruyeron la totalidad de los mismos. Dado que la Infantería de Marina no tenía puestos de guardia en previsión de estos ataques, nada pudo hacer y pese a la tibia reacción posterior al mismo, el enemigo se retiró sin que sufriera ninguna baja entre su personal.

Lamentablemente para ellos, la suerte estaba de nuestra parte, y en el vuelo de regreso al buque, un helicóptero embistió a un albatros lo cual hace que la aeronave se precipite al agua falleciendo todos sus tripulantes, entre ellos 20 hombres del SAS. Este hecho fortuito, empañó el logro de la brillante operación realizada, y sin que nosotros hayamos hecho nada, nos beneficio inmerecidamente (esta operación fue relatada al suscripto por el Cap.

C5-6-15

de Corbeta Bell de los Royal Marines, mientras me encontraba en calidad de prisionero de guerra en el buque "Fearles").

A raíz de este vergonzoso desempeño de los hombres de la Armada, a mi pedido, ordenó, el Gral. Menéndez al Contraalmirante Otero, inicie una investigación para deslindar responsabilidades, no llegando éste a ninguna conclusión valedera y justificando con argumentos poco creíbles este hecho.

Así las cosas, llegamos al 21/22 de mayo oportunidad en que la "Task Force" inicia el desembarco en San Carlos.

Nuestro Comando, ordena al Jefe de la BAM Cóndor realizar vuelos de reconocimiento a fin de confirmar la información, oportunidad en que se ratifica la magnitud del desembarco siendo derribados 2 aviones Pucará cuyos pilotos My. Tomba y Cap. Benitez, salvan su vida eyectandose siendo recuperados luego por su propia unidad.

Informado de inmediato el Comando de la FAS, éste demora la reacción, confundido por el asesoramiento dado por los hombres de la Armada, según los cuales era imposible desembarcar en San Carlos, porque la profundidad no permitía la entrada de buques de gran porte. Esta grave demora, dio tiempo al enemigo a organizar sus defensas antiaéreas con las consecuencias conocidas para nuestros aviones.

El Gral. Menéndez, informado del desembarco, no adopta ninguna medida de importancia para contener al enemigo convencido que no era el ataque principal, sino una maniobra distrayente, apoyándose también en lo informado por la Armada de que en esa zona era imposible efectuar un desembarco por la poca profundidad del mar.

En adelante, su accionar se limitó al envío de algunas patrullas de comandos con tareas exploratorias y particularmente, se mantuvo expectante en nuestro CIC siguiendo las alternativas de las incursiones aéreas, con la ansiedad de aquel que espera que la Fuerza Aérea resuelva el problema en forma integral.

Este criterio, puso en evidencia el desconocimiento sobre las limitaciones de las reales posibilidades de la operación aérea, realidades estas que a pesar de ser permanentemente marcadas por el suscripto, nunca fue tenido en cuenta, consecuentemente mantuvo este esquema de inacción hasta el final de la guerra con el resultado conocido.

Esta falta de decisión para enfrentar el combate, como así mismo para las operaciones conjuntas, motivó graves discusiones y desencuentros entre el suscripto y los Generales y el Almirante (que con angustia veía el titánico esfuerzo y sacrificio de la flor y nata de los hombres y aviones de la Fuerza Aérea), quienes me recriminaban diciendo que la aviación retaceaba el ataque a la flota enemiga y debía empeñar aun más los pocos medios que iban quedando disponibles.

C5-6-16

Producido el ataque final a "Darwim" (27 al 29 de mayo), el Gral. Menéndez no tuvo oportunidad de impartir ninguna orientación, ya que su comandante subordinado el Gral. Parada, responsable del sector, carecía de la información mínima imprescindible para brindar asesoramiento, dado que en ningún momento vivió la situación al no desplazare de Puerto Argentino y establecer su puesto de comando en aquella localidad, tal cual se le había ordenado con fecha 23 de mayo y para la cual, le puse a disposición un helicóptero "Chinook" para su traslado, no haciendo uso del mismo en ninguna oportunidad, hasta la caída de dicha guarnición.

La incapacidad total para conducir a los hombres en combate, puesta en evidencia por el Jefe del RI XII Tte.Cnel. Piaggi, motivó que el Vcom. Pedrozo (Jefe de la BAM Cóndor) fuera en la practica el verdadero conductor de la tropa en la defensa.

Al producirse el cerco de los efectivos argentinos y ante la carencia de la información valedera brindada por el Tte. Cnel. Piaggi, los Generales Menéndez y Parada, utilizando los equipos de comunicaciones de la Fuerza Aérea por inoperacia e ineficiencia de los propios, debieron delegar en el Jefe del Regimiento, la responsabilidad de decidir los pasos a seguir y el momento de la rendición.

En la caída de Darwin, (a pesar de la enorme frustración y amargura que nos deparó), quiero destacar el orgullo que me produjo el saber, que si algo de honroso tuvo la defensa de la misma, se debió al heroísmo puesto de manifiesto por los hombres de la Fuerza Aérea con su Jefe de Base a la cabeza, como un ejemplo de valeroso soldado y conductor militar en la batalla, quien al finalizar el combate, hizo formar sus efectivos y luego de entonar el Himno Nacional, procedió a la entrega de los mismos al vencedor.

En aquella oportunidad, fueron derribados 2 aviones Pucará, falleciendo el Ten. Gimenez y eyectandose el Ten. Cruzado, quien es hecho prisionero. A sí mismo en la acción pierden la vida 3 soldados aeronáuticos.

En horas de la tarde se cursó el siguiente **Parte de Guerra**
"En el día de la fecha 29/MAY/82, a las 12:00 Hs, el Jefe de la BAM Cóndor, convino un cese del fuego con el Jefe de la Fuerza Inglesa atacante en la zona GG-DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del Ejército Argentino en dicho lugar.
Superados abrumadoramente en número y poder de fuego, y luego de 48 hs de contínuos combates, y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de GOOSE GREEN, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres mujeres y niños de Darwin y GG. Ante lo insostenible de la situación, el Jefe de la BAM, recibió ordenes de convenir un cese de fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12:00 hs de hoy.
Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias, por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas inocentes que se produciría en la lucha por la localidad.

C5-6-17

El la madrugada de hoy, el enemigo habia reunido por medio aéreo una muy superior fuerza, apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña.
La Guarnición del Ejército Argentino, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.
El Jefe del Componente Aéreo Malvinas, quiere destacar la fraternidad de armas entre la FA y el Ejercito, y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha, conque se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este rincón patrio.
Solicito presente texto, sea puesto en conocimiento de la FA."

En la noche del día 29, en la zona de la BAM Malvina, es alcanzado por un misil disparado desde una fragata un refugio del GOE, falleciendo el Primer Ten. Castagnari y resultando herido cuatro Suboficiales.

A requerimiento de la FAS, apoyándose en la información producida por el seguimiento de los vuelos de Sea Harrier realizados con nuestro radar y graficado en una mesa de ploteo con el apoyo de un Tte. de la Armada, se determino con bastante aproximación la posición del portaaviones "Invencible".

Trasmitida esta novedad al Comando de la FAS, éste planifica y ejecuta el día 30 de mayo un ataque al mismo, empleando una escuadrilla de A4C coordinando con la Armada el envío de 2 aviones "Súper Etandard" portando el ultimo exocet disponible.

Como consecuencia de dicho ataque, la Fuerza Aérea pierde 2 aviones y el resto, luego de descargar sus bombas contra el PAL, regresa a su base conjuntamente con los aviones de la Armada.

A pesar de que Inglaterra niega hasta hoy que su portaaviones fuera alcanzado en dicho ataque, la observación de los vuelos posteriores al mismo, nos confirma que la acción fue positiva, comprobando la disminución de su frecuencia a la vez que provenían y regresaban de distintas direcciones, lo cual nos llevo a la conclusión que el PAL recibió el impacto y se vio obligado a dispersar sus aviones en otras unidades de la flota.

Esta flexibilidad operativa fue confirmada por nosotros. cuando estando embarcados en calidad de prisioneros de guerra, pudimos comprobar que la totalidad de los buques requisados, habían sido equipados con una plataforma como helipuerto con capacidad de recibir a los Harrier.

Mediante el mismo tipo de seguimiento, llegamos a la conclusión que a partir del día 2 de junio, el enemigo contaba en la zona de San Carlos con una base en tierra para los Harrier.

Esta nueva flexibilidad operativa, le permitió alejar aun más a los portaaviones para evitar el riesgo de un nuevo ataque por la Fuerza Aérea.

El día 4 de junio, el Gral. Daher (Comandante de la IX Brigada de Infantería) es enviado al continente portando un "descabellado plan de ataque" al frente de San Carlos. Dicho plan, consistía sintéticamente en emplear la totalidad de los aviones de transporte disponibles con

C5-6-18

el fin de realizar un masivo ataque aerotransportado, participando la unidad de paracaidistas que a la fecha se encontraba acantonada en Comodoro Rivadavia.

Con nuestro asesoramiento totalmente negativo, ya que le asegurábamos al Comandante que antes de llegar a las Islas, la totalidad de los aviones serian derribados, esto significaba que comprometía el material de la Fuerza Aérea y todo el personal embarcado en una operación suicida, no obstante lo cual, lo mismo fue enviado dicho plan al Gral.Garcia en manos del Gral. Daher. Esta fue la ultima oportunidad que vimos al citado Gral. que no regreso a las Islas ni siquiera para informar el resultado de su gestión, pese a que los aviones C-130 siguieron burlando el bloqueo hasta la noche del 13 de junio, víspera de la rendición.

El día 8 mediante la información trasmitida por los hombres de la ROA, en donde se visualiza y confirma un desembarco diurno en la zona de Bahía Agradable, la FAS planifica y ejecuta la operación aérea más exitosa, infringiendo al enemigo el castigo mas duro de toda la campaña.

Lamentablemente, aquí también el Gral.Menendez siguiendo su modalidad, se limita a permanecer en el CIC atento al resultado del accionar de los aviones, sin pensar jamas en complementar el mismo con apoyo terrestre, a pesar de estar a unos 20 Km. de Puerto Argentino y disponer de un camino bastante aceptable, desperdiciando quizás, la única oportunidad de asestar un duro golpe al enemigo que se encontraba con los efectivos completamente descalabrados.

A las pocas horas, mediante una notable operación masiva helitransportada, los ingleses proceden a la evacuación de los heridos y el reemplazo de la tropa castigada, desplegando así mismo las piezas de defensa antiaérea. Al producirse un nuevo ataque por la Fuerza Aérea, defiende con éxito el sector, produciendo serias perdidas a nuestras escuadrillas.

A todo esto, nuestro Puesto de Comando continuaba en el mismo edificio que compartíamos con el Ejercito y la Armada, aunque de noche, por seguridad ante la posibilidad de un ataque comando la Central de Operaciones y el personal del Estado Mayor, nos trasladábamos al edificio de la Secretaria de Gobierno, donde pernoctábamos y mediante un equipo de comunicaciones "Grinel", manteníamos el enlace con el Comando de la FAS.

Desde el comienzo de las acciones y hasta él ultimo día, el enlace con dicho Comando fue permanente y diariamente, a ultima hora, realizábamos el enlace con el Brig. Crespo dando y recibiendo las novedades del día. Este procedimiento nos permitió a ambos estar bien informados y vivir la situación real del teatro de operaciones.

Así mismo, semanalmente, el Estado Mayor producía un informe de Apreciación de Situación y evolución prevista que era enviado a la FAS en los vuelos del C-130.

C5-6-19

A partir del 11 de junio, viviendo ya el inminente desenlace, trasladamos nuestro Puesto de Comando y todo el Estado Mayor a una casa particular distante a unas 2 cuadras del anterior. Allí permanecimos hasta el final de la contienda.

14 de junio, ¡ al fin ¡ se silenció el rugir de los cañones, nuestras mentes parecen vacías, el silencio es sobrecogedor, las primeras luces de la mañana nos permiten contemplar una imagen irreal, dantesca, las calles de Puerto Argentino transitadas por cientos de soldados callados, con sus miradas extraviadas, ayudándose entre ellos a traer a los heridos, muchos de ellos, carentes de sus mando naturales, totalmente desmoralizados, sin la mas mínima aptitud para el combate.

A lo lejos, se divisan las tropas británicas... comienza a nevar, resulta difícil poder describir nuestro estado de animo, la mente hoy se niega a revivir aquellos momentos. Solo recuerdo que la **Fuerza Aérea no se rindió, la rindieron,** y que sus hombres, altamente calificados profesional y moralmente para cumplir con la misión ordenada, se encontraban muy lejos de los que se presentaban a nuestra vista.

Siendo las 10:30 hs. aproximadamente, me pongo en comunicación con el Comandante en Jefe de la FA, quien se encontraba en la BAM San Julián, informándole que a esa hora, los efectivos terrestres habían sido prácticamente rebasados por el enemigo y se estaban replegando en forma desordenada a Puerto Argentino, habiendo cesado casi totalmente la resistencia.
Ante este hecho, le solicito ordene suspender todo tipo de operación aérea, por cuanto ya no se contaba con la información y apoyo del radar y el enemigo se encontraba mezclado con la propia tropa.
Además, no tenía sentido arriesgar mas tripulaciones ante una situación operacional totalmente irreversible, en donde, salvo el honor, todo estaba perdido.

Antes de proceder a la destrucción del último equipo de comunicaciones, le envío el siguiente mensaje:

"U L T I M A C O M U N I C A C I Ó N"
Pto. Argentino a San Julián
10:47/10:50 DRAGON/OSO
Recibo Hago QSP: Aquí prácticamente todo concluido el enemigo en la ciudad opera desde Pto. Dado set esperando última decisión procedemos a destruir equipos. No hay nada mas que hacer. Agradezco colaboración. La Fuerza Aérea esta orgullosa de todos: desde el ultimo soldado hasta los responsables de la conducción. Dios juzgará a los responsables. Corto y hasta pronto.
DRAGON: Brig. Castellano
OSO: Brig. Gral. Lami Dozo (en SJU)

C5-6-20

El único consuelo fue haber contribuido a evitar la matanza final, y que ese nefasto día, al presentarnos al Gral. Moore, en mi persona reconoció el coraje y aptitud de los hombres de la Fuera Aérea, recordando que la noche anterior, en el ultimo ataque por poco se salvo de ser volado con su Puesto de Comando, en ese momento a pesar de la amargura, mi orgullo no tuvo limites, muy a pesar de la bronca de algunos presentes.

El día 15, estando ya embarcado en el "Fearles" en calidad de "prisionero de guerra", fui citado por el Cap. Larken (Cte. de dicho buque), quien con angustia me interrogó a través de un interprete para saber si la Fuerza Aérea estaba en condiciones de efectuar un nuevo ataque a la flota. A pesar de haberle dado seguridad de que esto no ocurriría, la flota se mantuvo en alerta permanente durante 10 días mas, incluso con algunas falsas alarmas.
Indudablemente el accionar de la Fuerza Aérea durante la contienda, había calado hondo en el espíritu del enemigo.

En esos 45 días con sus alucinantes noches que duro la contienda, todo el personal de la Fuerza Aérea ponía de manifiesto su gran espíritu de cuerpo, alegrándose con los éxitos y particularmente uniéndose en el dolor ante las perdidas.

En nuestro Puesto de Comando, al tomar conocimiento del desarrollo de una misión, el My. Guerrero (Oficial de abastecimiento), era el encargado de mantener una velita encendida al pie de la imagen de nuestra patrona la Virgen de Loreto (obsequiada por nuestro Comandante en Jefe), lo mismo ocurría cuando tratábamos de rescatar a algún tripulante eyectado. A no dudarlo, el consumo de velas debió sumar mas de un ciento.

Finalizada la contienda y durante nuestro cautiverio dicha imagen permaneció en poder de nuestro capellán el padre Pacheco, (único capellán que nos acompañó durante todo el conflicto y mientras estuvimos prisioneros) hoy se encuentra entronizada en la IX Brigada Aérea, al lado de la placa que perpetua la memoria de los héroes que cayeron en defensa del honor argentino.
Por las noches, entre mate y mate, esperábamos la aparicion de "las nocheras", las fragatas que se acercaban a cañonear sistemáticamente la BAM Malvinas y la zona de despliegue del componente terrestre hasta altas horas de la madrugada.
Si bien la magnitud de los daños que ocasionaban eran poco significativos, el efecto psicológico era notorio. Consecuentemente con ello y conociendo el alcance de los cañones de 155mm, oficiales de artillería del Ejército, no encontrando eco en sus mandos naturales, me pidieron tratara de hacer trasladar nuevas piezas desde el continente, con el fin de utilizarlas por las noches contra el ataque de las fragatas enemigas.
Consciente de lo acertado del requerimiento, me comunico con el Comandante de la FAS y le trasmito la inquietud, este, de inmediato ordenó cargar un C-130 con una nueva pieza para su traslado a Puerto Argentino.
En el interín, el Gral.Menendez, informado por algún colaborador de la decisión adoptada por el suscripto, me cita a su despacho y luego de increparme duramente por haber canalizado el citado requerimiento sin su aprobación, ordenó a sus hombres en Comodoro Rivadavia, procedan a cancelar el mismo y descargar el mencionado cañón.

C5-6-21

El día 12 de junio, ante la inminencia de ataque final del enemigo, pide desesperadamente el envío desde el continente de nuevas piezas de 155mm, tomando conciencia recién de la utilidad de los mismos.
Demasiado tarde, el enemigo ya estaba prácticamente rodeando Puerto Argentino. No obstante ello, la Fuerza Aérea en el último vuelo, sin medir los riesgos, el día 13 traslada una pieza, que no alcanza a ser emplazada ni utilizada por nuestros artilleros.

Reconocimientos

Quiero expresar mi reconocimiento y un recuerdo muy cálido y sincero para los integrantes de mi Comando, las Jefaturas de las dos Bases Aéreas y su Plana Mayor, a Operaciones, Inteligencia, Personal, Material, Centro de Información y Control, Sistema de Vigilancia y Control Aéreo, con sus jefes, técnicos, radaristas y operadores de comunicaciones. Ellos fueron el alma de nuestra rudimentaria pero eficiente organización y gracias a ellos, estuve actualizado de la situación en todo momento y pude modestamente comandar las Unidades y Servicios Aéreos y Antiaéreos con eficiencia, pese a los grandes obstáculos del terreno, distancia, escasez de medios e inexperiencia de guerra. Carenciados de todo, menos de ESPIRITU. Los recuerdos a cada uno de ellos: Jefes, Oficiales, Suboficiales y Soldados y los llevare en mi corazón mientras viva.

Una mención particularmente destacada, merece la dotación de la BAM Malvinas. Dicha Unidad desde el primer momento y hasta el ultimo día, fue objetivo prioritario para el enemigo, que concentro su ataque en forma sistemática sobre la península en que estaba situada nuestra base, procurando por todos los medios destruir la pista, sabiendo que era el único enlace que nos quedaba con el continente.
Nuestros hombres, conscientes de que bajo su responsabilidad estaba la posibilidad de mantener la capacidad combativa de nuestra guarnición, realizaron un supremo esfuerzo para negarle al enemigo el logro del objetivo buscado, no midiendo riesgos ni sacrificios para resistir a pie firme los embates del invasor, que durante la contienda, descargo aproximadamente 130 toneladas de explosivo de todo tipo, fracasando estrepitosamente en todos sus intentos.
Entre el 2 de abril y el 13 de junio se registraron 756 aterrizajes y 777 despegues, transportando 6500 toneladas de carga, 9800 pasajeros y 264 heridos. En toda la campaña dicha unidad registro solamente 5 muertos y 18 heridos.
Al cesar las operaciones, hombres del Estado Mayor del Gral. Moore, al comprobar personalmente la operatividad de la pista, no podían creer que nuestros heroicos combatientes les habían negado el logro del objetivo mas ansiado, criticando a sus propios aviadores por la impericia demostrada.
En síntesis, el espíritu de sacrificio sin limites, el coraje y patriotismo puestos en el cumplimiento de la misión asignada, merece que conjuntamente con nuestro reconocimiento, digamos con orgullo: ¡ Honor a todo los heroicos defensores del Alcázar de Malvinas ¡

C5-6-22

Cuando la Conduccion Superior cambio los objetivos de la recuperación de las Islas, la Fuerza Aérea planificó y ejecutó la operación de transporte aéreo más grande de su historia " El Puente Aéreo a Malvinas", trasladando en el mes de abril durante las 24 horas del día el 90% de los medios necesarios para el combate (hombres, armamento, municiones, vehículos, etc.) y a partir del 1ro de mayo, afrontando riesgos y sacrificios sin limites, batallaron hasta el ultimo día luchando contra la adversidad, en defensa del honor nacional y en procura de acercarnos ansiosamente una ayuda.
Recuerdo alguno de esos vuelos en que el profesionalismo, la idoneidad, y el ingenio de las tripulaciones permitió trasladar lo que en principio parecía imposible (la batería misilistica Rolland, los cañones CITEFA de 155mm, la batería misilistica naval MM39, etc.).
La lluvia, el viento y el frío nunca fueron obstáculos para las operaciones ni para el personal de la Terminal Aérea, que con elevada capacidad e ingenio pudieron superarlo TODO organizando, almacenando y distribuyendo ordenadamente lo que llegaba.

Digno de destacar también, fue el desempeño del escuadrón "Pucará" al mando del My. Navarro, única unidad aérea que combatió desde las Islas, basada inicialmente en la BAM Cóndor, operaron desde un fangoso potrero pomposamente denominado "pista", demostrando su enorme fortaleza y flexibilidad operativa que sumada a la pericia de sus tripulaciones, les permitió cumplir acabadamente su misión. Pese a las pocas posibilidades de éxito que tenia por su velocidad y tamaño, confrontando a un sofisticado enemigo, nunca dudaron en jugarse en apoyo de sus camaradas defendiendo su bandera, hasta las ultimas consecuencias de ser ello necesario. Un ejemplo cabal fue la encarnizada defensa de Darwin en que operando desde Puerto Argentino, aterrizaban cubiertos de impactos, recargaban y volvían a salir, solo para dar hasta el último aliento ayudando a quienes luchaban metro a metro en ese querido rincón Patrio.
No quiero olvidar al valiente y estoico personal de apoyo técnico de dicho Escuadrón, ni a su Jefe My. Argente, quienes a pesar de las bajas de aquel inolvidable 1ro. de mayo, no escatimaron esfuerzos para mantener los aviones operativos, supliendo las carencias con ingenio, tenacidad y gran profesionalismo.

Párrafo aparte merece el Escudaron Helicópteros, que al mando del My. Posse, cumplió heroicamente todas las tareas sin medir riesgos ni sacrificios, volando 570 horas sin novedad.
Merced a la capacidad y coraje de sus tripulaciones, el 10 de junio, al considerarse ya inútil su permanencia en las Islas, por iniciativa de su Jefe de Escuadrón y autorizado por el suscripto, los 2 Chinook emprendieron el regreso y en un épico vuelo, sorteando la detección del enemigo y bombeando a mano el combustible, llegaron cargados de gloria a la Base de Río Grande.
Quiero hacer una mención muy especial a los tripulantes de los " Bell 212 " que también deseaban intentar el cruce, pero evaluada la situación y al estimar que eran sumamente remotas las posibilidades de éxito, se decide no autorizar dicho vuelo, preservando la vida de tan valiosa tripulación. Fue una demostración mas del patriotismo y profesionalidad de los helicopteristas.

C5-6-23

Mi reconocimiento también, a los estoicos "ganchos salvajes" (personal de comunicaciones) que al mando del Cap. Zanardi y del Sub.My. Barbe, pusieron de manifiesto su gran profesionalismo, montando y desmontando cuantas veces fuere necesario de acuerdo a las circunstancias, la Central de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, único equipamiento que se mantuvo en servicio hasta el ultimo momento.
Gloriosos equipos "Grinel" que demostraron su excepcional efectividad y a los cuales, el enemigo jamás logro interferirlos y que nos ayudaron a no sentirnos solos.
Recuerdo las lágrimas de Barbe cuando tuvo que destruirlos, las leyes de la guerra son así, en lugar de llevarlos a un pedestal había que romperlos ¡ qué ingratitud ¡.

No quiero olvidar la brillante tarea realizada por el Com. Mendiberri (Oficial de Inteligencia), quien en su afán de mantenernos informados y actualizados de la situación, no escatimo esfuerzo ni riesgo, para encontrarse presente en todos aquellos lugares donde ocurría algo. Así lo vimos desplazare en moto, camión, a pie, etc., en busca de novedades.
Era el hombre siempre presente, al arribo de las poderosas "chanchas" (Hércules C-130) que burlando el bloqueo, venían del continente a cualquier hora de la noche, también era el portador de nuestro imprescindible "alimento espiritual", la saca de correspondencia, conteniendo las anheladas noticias de y para nuestros seres queridos.
Así mismo, en las reuniones del Estado Mayor, se destacó por sus certeras apreciaciones en cuanto a la evolución de la batalla, particularmente en cuanto al empleo y desempeño de las fuerzas terrestres.
En síntesis, fue siempre un verdadero ejemplo para superiores y subalternos de las tres fuerzas.

Deseo destacar también la labor encomiable de nuestros hombres de sanidad, bajo el mando de los doctores Sturztecky y Spiniella, quienes integrados al hospital de campaña que funcionaba en Puerto Argentino, pusieron de manifiesto su capacidad profesional, espíritu de entrega y sacrificio, trabajando día y noche y particularmente con su calidad humana, coadyuvando a salvar vidas y mitigar el dolor de los heridos, sin distinción de armas ni jerarquías.
Hipócrates, debe estar orgulloso de ellos.

Así mismo, una palabra de reconocimiento a los hombres del racionamiento a cargo del Vcom. Gimenez Ortiz, héroes anónimos que con su humilde pero importante trabajo, nunca dejaron que nuestros hombres pasaran hambre, todo se compartía sin privilegios, en franca camaradería y total desinterés.
Ellos preparaban en el pueblo la comida para todos, repartiéndola diariamente con un pequeño camión a todos los puestos, sin preocuparse por las "alarmas rojas", jamas faltaron y con ello permitieron que nuestros hombres mantuvieran la mejor actitud para el combate.

C5-6-24

Finalmente, siento la necesidad de testimoniar especialmente mi reconocimiento a los camaradas del Ejercito, Armada, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval y Civiles, que participaron en innumerables episodios del conflicto, quienes aun conociendo los riesgos, generalmente sin medios o con medios inadecuados lo dieron todo sin retacos, incluso su propia vida.

El fin y una promesa

Muchos sucesos han transcurrido desde aquellos días, pero todos, uno mas que otros, tienen origen en esa Gesta que nos toco vivir.
Por eso, creo que aquellos hechos se agigantan con el transcurrir del tiempo y estoy convencido que hemos adquirido una particular fortuna al ser alguno de los protagonistas.
En verdad, fuimos afortunados al poder cumplir nuestra misión, pese a las adversidades de las fuerzas amigas y enemigas, fuimos afortunados al adquirir una valiosisima experiencia y poderla transmitir, fuimos afortunados al ganarnos el agradecimiento de nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y el reconocimiento de la civilidad, pero la mayor fortuna, fue el tener la protección de la Divina Providencia que nos permitió regresar a casa, con pocas consecuencias psicofisicas, con relación a las que pudimos sufrir y hoy, nos permite evocarlas a través de estas reflexiones.
Dejar testimonio de esta Epopeya, es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es cabar hondo en el suelo fértil de la nacionalidad.
Como dijera nuestro Comandante en Jefe, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para explicar con ellos lo ocurrido en 1982.
Solamente tenemos -y es de un valor superlativo- un recuerdo y una sentencia. Una respuesta a la esperanza y una severa y firme advertencia al usurpador.
Una promesa y una actitud **"TRAS SU MANTO DE NEBLINAS / NO LAS HEMOS DE OLVIDAR"**, es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las **Glorias Nacionales**.

Brig.(R) Luis Guillermo Castellano
Ex - Comandante Componente Aéreo Malvinas

C5-6-25

EL COMANDO DEL COMPONENTE AEREO EN MALVINAS

(TESTIMONIO DEL ACCIONAR DE LA FUERZA AÉREA BASADA EN LAS ISLAS)

Quien ha tenido el honor de comandar hombres cuyo valor y coraje sobradas muestras tuvo el enemigo, no necesita ya lograr nada profesional en la vida, porque en ese aspecto ya se le ha brindado todo.

Como uno de los que tuvo ese raro privilegio, con sincero orgullo dedico estas reflexiones a los camaradas de la Fuerza Aérea que sin distinción de cargo o jerarquía me acompañaron a las Islas y en reconocimiento al profesionalismo, lealtad, coraje y espíritu de sacrificio puesto de manifiesto en toda circunstancia y en aquellas oportunidades en que los avatares de la contienda, me permitieron compartir con ellos los momentos de éxito y dolor, como simples soldados en el cumplimiento de su deber en la Epopeya del Atlántico Sur.

Cuando el 26 de marzo de 1982, me presenté al Cte. de Op. Aéreas, en el edificio "Cóndor", cuan lejos estaba de imaginar la orden que iba a recibir y la enorme tarea, trascendencia, y responsabilidad que el cumplimiento de la misma implicaba.

En efecto, el Brig.My. Weber me informa lacónicamente que la Conduccion Superior (Junta Militar) había decidido la ocupación transitoria de las Islas Malvinas, que la misma se realizaría el 1ro. de Abril y yo había sido designado Comandante del Componente Aéreo en dicho operativo.

Recuperado del "~~shock~~ impacto emocional del primer momento, ~~solicité al Cte. me explicara el por que de la falta de confianza hacia el suscripto, al no haberme informado con mayor anticipación e incluso no haberme permitido participar en la planificación que sin duda se había elaborado, previendo que la posible reacción de Inglaterra ante un hecho tan grave, podía llevarnos a una guerra.~~

~~Allí trató de tranquilizarme, diciéndome~~ me informó que la operación estaba prevista para el 15 de Mayo pero que circunstancias no evaluadas anteriormente, aconsejaban adelantar la fecha, no obstante, ~~todo estaba arreglado~~ hubo conversaciones entre la Cancillería y el Poder Ejecutivo (Junta Militar) incluso con acuerdo de los EE.UU., quienes se mantendrían neutrales aconsejando a Inglaterra negociar para minimizar el conflicto, además, nuestra permanencia se limitaría a 5 días como máximo, lapso después del cual, se dejaría una pequeña fuerza conjunta de ocupación para dar Apoyo al Gobierno Militar a constituirse, replegándose el grueso de los efectivos al continente dando por finalizada nuestra participación.

Inmediatamente me hizo entrega de una copia del "Plan Contribuyente de la Fuerza Aérea" al Plan Esquemático elaborado por una Comisión de Trabajo Conjunta . Constaba de 6 o 7 hojas escritas de puño y letra por el Jefe del Dpto. Planes del COA y en esencia, poco y nada aclaraba con respecto a nuestra tarea en la oportunidad de la ocupación, dando la impresión que la Fuerza Aérea, había sido incluida a ultima hora con una participación secundaria e intrascendente.

Extracto del informe del Br Castellanos pag 71

CAP. IX LA RECUPERACION ... ...

Brig. CASTELLANO

C5-6-26

Deseo dejar explícitamente aclarado, que este fue el único documento recibido por nuestro Comando, durante todo el Conflicto Malvinas.

Me reuní
~~Reuniéndome~~ a continuación con el Com. Andreasen (Dpto. Planes) y Com. Ferraris (Dpto. Personal) manifestándoles mi inquietud ante la certeza de que este asunto derivaría en un conflicto muy grave, reiterándome los nombrados lo ya dicho por el Cte. en cuanto a que todo estaba arreglado, no obstante, les requerí la designación nominal del Personal Superior para integrar el Comando a mi cargo, seleccionando entre aquellos que ya conocía por haber intervenido en otros Operativos o que reunían sólidos conocimientos específicos en distintas especialidades (Inteligencia, Comunicaciones, Logístico, etc.) debiendo dicho personal presentarse al suscripto en Com.Riv. el día domingo 28 a mas tardar ~~a los fines de~~ para planificar y preparar todo lo atinente a la operación en marcha.

De esa reunión surgió la siguiente organización tentativa, que luego se mantuvo con un brillante desempeño durante el conflicto.

Estado Mayor

A1- "Personal" Vcom. Garcia de Diego
Auxiliar My. Fernandez Jorge
A2- " Inteligencia" Com. Mendiberri
Auxiliar a designar por Jefatura 2
A3- "Operaciones" Vcom. Alegria
Auxiliar Vcom. Gilobert y My. Oliva Gilberto
A4- "Material" Vcom. Giannattasio
Auxiliar My. Maiorano Raul
A5- "Comunicaciones" My. Gonzalez Iturbe
Auxiliar My. Modica

CIC

Jefe: Vcom. Aranda
Auxiliar My. Kajihara
My. Catala
My. Pergolini

BAM MALVINAS (a crearse de acuerdo a las circunstancias)

Jefe: Com. Destri
Reemplazante: Vcom. Gamen
Jefe Operaciones: Vcom. Zeoli
Auxiliar: My. Ianariello

C5-6-27

Esc.Aereo: My. Navarro (Pucará) My. Posse (Helicópteros)
Esc. Base: My. Rusticcini y My. Guerrero
Esc. Técnico: My. Argente
Esc. Serv.Grales.: Vcom. Gimenez Ortiz
Jefe GOE: Vcom. Correa
Jefe VYCA: My. Silva
Jefe A.Aa.: My. Maiorano Hugo
Jefe Terminal Aérea: My. Cardetti
Jefe Cia.Tropa: Cap. Mena y Cap. Rivarola

A partir del día 28 de marzo, ~~con el personal antes mencionado~~ reunidos en la IX Brig. Aérea, procedimos al alistamiento de los medios con la celeridad que el poco tiempo disponible nos permitió.

El día 31, a pedido de la Flota ~~que~~ se encontraba ~~demorada en~~ su navegación, ~~se~~ decide ~~postergar 24 horas el Operativo~~.

En horas de la tarde, recibimos un mensaje del Vcom. Gilobert desde Puerto Stanley, quien había viajado el 29 en el ultimo vuelo de LADE, con instrucciones precisas para mantenernos informados de la situación táctica en las Islas. Lo esencial de dicho mensaje, era que la Guarnición de R.Marines no había incrementado en forma significativa sus efectivos.

El Despliegue

El 2 de abril a las 05:30 horas iniciamos el vuelo tan esperado, arribando a la zona de las Islas a las 07:30 horas, luego de permanecer orbitando por mas de una hora, ~~en el C-130~~ en espera de que se despejara de obstáculos la pista, ~~siendo las 08:45 horas ¡ al fin aterrizamos ¡, luego del primer impacto emocional al pisar el querido suelo malvinero, rodaron nuestras primeras lagrimas mientras~~ reemplazábamos en el mástil del Aeropuerto la bandera británica por la celeste y blanca que nos acompañaría en toda la contienda, haciendo realidad el sueño de muchas generaciones de argentinos que a lo largo de 149 años, vivieron y murieron pensando en este histórico momento.

Luego de que el GOE verificara la normalidad en todos los edificios circundantes, procedimos a instalar nuestro Puesto de Comando y el Estado Mayor en el edificio de la torre de vuelo, ~~ocupando con los distintos componentes el resto de las instalaciones a efectos de habilitar lo antes posible el aeródromo el cual, a partir de ese momento, recibió los siguientes vuelos trasladando el resto de los medios asignados al Operativo.~~

Siendo las 10:45 horas aproximadamente, me dirijo al poblado a tomar contacto con el Gral Garcia y Contraalmirante Busser a efectos de dar novedades y recibir alguna orden, en esas circunstancias, me entero que la Armada y el Ejército estaban preparando la ceremonia de

C5-6-28

izamiento oficial de la bandera en la casa del Ex. Gobernador, acto al cual la Fuerza Aérea sugestivamente no había sido "invitada".

De inmediato, ordeno que el personal disponible se dirija al sector donde estaba el mástil, forzando la participación un poco simbólica de nuestra fuerza, ya que no había tiempo para organizar ~~una agrupación formal~~. otra cosa

Ante la certeza de una inminente confrontación y con el objeto de preservar el material aéreo "Pucará", decidimos establecer una segunda base de despliegue, ubicándola en el interior de la Isla para lo cual, procedimos al reconocimiento con helicóptero de las pequeñas pistas existentes, seleccionando la ubicada en la zona de "Darwin-Goose Green" por estar próximas a Puerto Argentino y a su vez retiradas de la costa, dificultándole con ello al enemigo el posible ataque vía marítima.

pag 85

A dicha base se le asigna el nombre de "BAM CONDOR", designando como Jefe de la misma al Vcom Pedrozo, quien de inmediato se abocó a la organización y emplazamiento de los medios disponibles, realizando todo el despliegue por medio de helicóptero, dado que no se contaba con caminos adecuados.

Esta pista también fue seleccionada por la Fuerza Aérea como lugar de dispersión de aviones para el caso de ataque a la BAM "~~Cóndor~~", realizándose las coordinaciones necesarias. Malvinas ?

~~Mientras tanto la Fuerza Aérea, ejecutaba la operación de transporte aéreo más significativa "El Puente Aéreo a Malvinas~~". Promediando el mes de abril, el Cte. de las Fuerza Conjuntas (Gral. Menéndez), tratando de evitar ~~tantos~~ desencuentros acepta la sugerencia de formar un "Comando Conjunto", para lo cual asignó a las tres Fuerzas un edificio en la localidad de Puerto Argentino que en tiempos de paz servia de alojamiento al personal de alumnos del interior de las Islas ~~que concurrían a estudiar a la escuela contigua.~~

A la Fuerza Aérea se le asigna la planta alta, donde se contaba con locales que nos permitieron instalar con cierta comodidad y funcionalidad el Puesto de Comando, el Estado Mayor, el CIC y la Central de Comunicaciones, disponiendo además de dos pequeñas habitaciones que sirvieron de alojamiento ~~para algunos miembros del Personal Superior~~.

A partir de ese momento, nuestra dependencia administrativa y funcional era con el Comandante Conjunto, aunque operativamente, manteníamos una fluida comunicación con el Comando de la FAS a efectos de canalizar los requerimientos.

De acuerdo a la evolución de la situación la Fuerza Aérea ~~dispone~~ dispuso para mayor seguridad, trasladar el radar Westinhouse a un nuevo emplazamiento en el pueblo, dejando en las inmediaciones del aeródromo un señuelo que pronto fue destruido por el viento.

Como desde el primer momento la Conducción Terrestre, tomó conciencia de la importancia que tendría durante ~~todo~~ el conflicto ~~el hecho de~~ mantener operativa la pista ~~de la BAM Malvinas~~, ~~máxime cuando el enemigo declara la "Zona de Exclusión Total"~~,

OAP V
SUCESOS DEL MES DE ABRIL.

C5-6-29

aceptó

~~aceptando en consecuencia~~ la sugerencia de asignar efectivos calificados del Ejército para que se encargaran de la defensa de la zona ~~donde estaba emplazada nuestra Unidad.~~

Así mismo se ordenó la creación de la "Central de Operaciones de A.Aa. Conjunta " (única arma que operó realmente en forma conjunta) asignándose prácticamente casi todos los medios de artillería antiaérea a la defensa de la BAM Malvinas.

Esta decisión fue clave para disuadir al enemigo, dada la efectividad del formidable anillo de fuego constituido, que nos permitió mantener el aeródromo operativo hasta él ultimo día.

~~**La ROA** (Los radioaficionados cordobeses)~~

La ROA.- El día - - -

El día 19 de abril, arribó un grupo humano singular, eran 19 civiles acompañados por el My. Ruben Fernandez, el S.M. Ocampos y un selecto núcleo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz.

~~Cabe aclarar que~~ A partir de 7 de mayo, por razones obvias, el personal civil desplegado fue reemplazado por personal militar superior y subalterno, quienes continuaron desepeñandose brillantemente hasta el final del conflicto.

Los vuelos logísticos.- A medida - -

A medida que pasaban los días, la situación logística se ponía mas comprometida particularmente porque el bloqueo impuesto por el enemigo era cada vez más severo, consecuencia de ello, nuestra Guarnición era abastecida prácticamente por el modo aéreo ya que el marítimo resultaba muy riesgoso y había desaparecido.

Los vuelos de adaptacion y reconocimiento del objetivo.- La Fas - - -

La FAS, criteriosamente previó y ejecutó durante el mes de abril, vuelos de navegación oceánica y reconocimiento de la zona por parte de los pilotos de combate, a efectos de familiarizarlos con el futuro teatro de operaciones.

Gracias a esta disposición, casi diariamente éramos "visitados" por los A4-B/C y los MV Daggers, los cuales en una pasada baja a modo de saludo, psicológicamente nos alentaban preanunciando que a la hora de la verdad no estaríamos solos.

El ataque frustrado a Georgias.- A fines de ABR

~~Así mismo~~, A fines de abril, cuando ya las Georgias estaban en manos inglesas, planificó y ejecutó un ataque por sorpresa a la bahía de San Pedro (Georgias del Sur) donde se encontraban unidades de la Flota Británica, para lo cual envió una escuadrilla de Canberra apoyado por un C-130 que se adelantaría como explorador meteorológico. Dicha escuadrilla al regreso, debía aterrizar en Puerto Argentino, a los fines de su reabastecimiento.

El día señalado, se hizo presente en Puerto Argentino el Comandante de la FAS (Brig. Crespo) para desde aquí ~~chequear~~ seguir el vuelo previsto. Por encontrarse las Georgias con condiciones meteorológicas adversas, la misión no se pudo cumplir, regresando los bombarderos en vuelo directo al continente. Este hecho frustro lo que pudo llegar a ser el 1er. "zarpazo" de la Fuerza Aérea, ~~o quizás, evitó la primera tragedia de nuestros pilotos~~.

C5-6-30

A pesar de todo, consideramos que la intención fue buena, tomar la iniciativa en el ataque, máxime después de la rendición vergonzosa de los hombres de la Armada destacados en aquellas Islas.

~~Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea~~ pag 158 al final. en pág 21 del disk.

En la madrugada del 1ro. de mayo, nos encontrábamos descansando al lado de nuestro Puesto de Comando, cuando un trueno ensordecedor nos levanto en vilo, me comunico de inmediato con el ~~Jefe de la BAM Malvinas~~ Com. Destri, lacónicamente me informa que un "Vulcan" nos ~~bombardeo~~ la pista.

~~No obstante,~~ luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aun el olor acre y penetrante ~~a~~ explosivo que permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas ~~y subalternos~~ heridos, guiándose solo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas ~~en ese mismo día~~ fue muy clara; pero evidentemente no lo logro.

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Ansiedad, hasta que las primarias luces del día nos permiten comprobar que solo una bomba toco la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad ~~(indudablemente el rosario colocado oportunamente, comenzaba a dar sus frutos).~~

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas 17 bombas de 1000 libras y que ~~al ser lanzadas tardíamente~~ erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el Vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo ~~milagrosamente~~ solo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 horas se produce el segundo ataque simultáneo ~~amente~~ a las dos "BAM" con aviones "Sea Harrier" en vuelo bajo, esta vez la artillería antiaérea, ~~habiendo superado la sorpresa del 1er. Ataque,~~ estaba alerta y les ~~hace~~ pagar caro su osadía, ~~tan caro, que podemos afirmar que partir de ese día, nunca volvieron a atacarnos en vuelo bajo. Este proceder, puso en duda la capacidad o decisión de lucha de los pilotos ingleses~~ que no se aproximaron mas a los blancos medianamente defendidos.

Lamentablemente en la "BAM Cóndor", es alcanzado de lleno por una bomba un avión Pucará cuya rueda de nariz se había hundido en el fango, perdiendo la vida el Teniente Jukic y 7 suboficiales que lo asistían.

A partir del medio día, se acerca a Puerto Argentino parte de la flota y comienza el ataque en pleno día contra nuestras posiciones. En nuestro "CIC" la situación se pone caótica, peor aun, cuando comienzan a llegar las escuadrillas de combate y los enlaces radielectricos son

CAP OPS DES – 1° de MAYO

C5-6-31

ineficientes. Esta grave falencia es subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores del VYCA, quienes asumieron la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros ~~cóndores de acero~~ Pilotos.

A los británicos, hasta ese momento, todo se les presentaba promisorio en la ejecución de su plan. Ablandamiento inicial con ataques aéreos y cañoneo naval, para luego efectuar un desembarco helitransportado y anfibio; sería un "paseo" como lo habían anunciado.

Estaban allí a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada 15 segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los ~~Daggers~~ (MV) de la Fuerza Aérea Sur que guiados por el radar ~~del grupo VYCA~~ de Puerto Argentino ~~a cargo del My. Silva~~, ~~son~~ atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de jubilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

A partir de aquel momento y hasta el final de la contienda, no tuvimos que soportar, de día, mas cañoneos navales y nunca mas se acercaron con luz solar para hostigarnos como el 1ro de mayo.

Lamentablemente, el dios de la guerra aun no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap. Garcia Cuerva con su MIII no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia artillería antiaérea, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios) lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.

La brutalidad de la guerra, nos daba él ultimo cachetazo ese inolvidable día en que las lagrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la artillería antiaérea propia ~~a cargo del My. Maiorano~~. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas ~~de artillería~~, los cuales ~~aquel histórico 1ro de mayo~~, desde su ~~humilde~~ puesto de combate, tuvieron el privilegio ~~y el honor~~ de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria ~~y que~~ quienes en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores, ~~tratando de frenar los embates del invasor que los acoso por mar y aire~~.

El análisis del primer día de combate, a la luz de los hechos ocurridos, cargados de emotividad, se prestaba a erróneas conclusiones. Resultaba difícil permanecer imparcial al analizar las acciones del combate, en el cual habían perdido la vida varios de nuestros hombres y donde habían sido destruidos algunos de los irremplazables aviones.

C5-6-32

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos, mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave, sin lugar a dudas, fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC Malvinas, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

~~Las Acciones posteriores~~

El día 4, al confirmarse el hundimiento del destructor ingles "Sheffield" nuestra alegría no tuvo limites. Parece mentira, en la guerra el espíritu de venganza deshumaniza al hombre, a tal punto de alegrarnos con la destrucción del que circunstancialmente es nuestro enemigo.

~~Así llegamos al día 9, en que se tiene noticia de~~ Recibimos información de que el pesquero "Narwal" encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiendose. En dicha nave iba un oficial de la Armada, con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa.

El Gral. Menéndez me pide envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que ~~a la sazón~~ se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento con el Estado Mayor e informado ~~por el VYCA My Silva~~ por el radar que en las proximidades de la nave, se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera precisamente de que acudiéramos al rescate para atacarnos.

Informé al Gral. este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos ~~estén~~ estuvieran en la zona, no enviaba ~~el~~ Ruiz helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero "Puma" de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al Gral. que se preparara para lo peor.

Efectivamente, habiéndole pedido al My. Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los 40 minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo mas noticias de ellos.

Pasa ARCHIVO — pag 213.-

CS-6-33

Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.

Al día siguiente, recibimos la información de que el buque de carga "Islas de los Estados", procedente del continente, había sido atacado en el estrecho de San Carlos y luego de una gran explosión se había hundido.

Este hecho nos causó gran preocupación, ya que en el mismo entre otras cosas, venían 100.000 litros de combustibles en tambores y 10 vehículos tipo Land Rover consignados para la Fuerza Aérea, dicho cargamento venia a cargo del Cabo Varas (conductor motorista de la Fuerza Aérea) quien falleció en el ataque.

En la noche del 14 se produce un ataque de comandos (SAS) a la "Estación Aeronaval Calderón" en donde se encontraban 5 aviones Pucará, 4 Turbo Mentor y 2 SkyVan estacionados en las proximidades de la pista (los Pucará permanecían enterrados en el fango desde la dispersión ordenada el 1ro. de mayo, no pudiendo replegarse antes por el mal estado del terreno).

Así las cosas, llegamos al 21/22 de mayo oportunidad en que la "Task Force" inicia el desembarco en San Carlos.

Nuestro Comando, ordena al Jefe de la BAM Cóndor realizar vuelos de reconocimiento a fin de confirmar la información, oportunidad en que se ratifica la magnitud del desembarco siendo derribados 2 aviones Pucará cuyos pilotos My. Tomba y Cap. Benitez, salvan su vida eyectandose siendo recuperados luego por su propia unidad.

En la caída de Darwin, (a pesar de la enorme frustración y amargura que nos deparó), quiero destacar el orgullo que me produjo el saber, que si algo de honroso tuvo la defensa de la misma, se debió al heroísmo puesto de manifiesto por los hombres de la Fuerza Aérea con su Jefe de Base a la cabeza, como un ejemplo de valeroso soldado y conductor militar en la batalla, quien al finalizar el combate, hizo formar sus efectivos y luego de entonar el Himno Nacional, procedió a la entrega de los mismos al vencedor.

En aquella oportunidad, fueron derribados 2 aviones Pucará, falleciendo el Ten. Gimenez y eyectandose el Ten. Cruzado, quien es hecho prisionero. Asimismo en la acción pierden la vida 3 soldados aeronáuticos.

En horas de la tarde se cursó el siguiente **Parte de Guerra**
"En el día de la fecha 29/MAY/82, a las 12:00 Hs, el Jefe de la BAM Cóndor, convino un cese del fuego con el Jefe de la Fuerza Inglesa atacante en la zona GG-DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del Ejército Argentino en dicho lugar.
Superados abrumadoramente en número y poder de fuego, y luego de 48 hs de continuos combates, y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de GOOSE GREEN, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres mujeres y niños de Darwin y GG. Ante lo

C5-6-34

insostenible de la situación, el Jefe de la BAM, recibió ordenes de convenir un cese de fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12:00 hs de hoy.
Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias, por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas inocentes que se produciría en la lucha por la localidad.
Él la madrugada de hoy, el enemigo había reunido por medio aéreo una muy superior fuerza, apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña.
La Guarnición del Ejército Argentino, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.
El Jefe del Componente Aéreo Malvinas, quiere destacar la fraternidad de armas entre la FA y el Ejercito, y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha, conque se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este rincón patrio.
Solicito presente texto, sea puesto en conocimiento de la FA."

En la noche del día 29, en la zona de la BAM Malvina, es alcanzado por un misil disparado desde una fragata un refugio del GOE, falleciendo el Primer Ten. Castagnari y resultando herido cuatro Suboficiales.

El ataque al Portaaviones.-

A requerimiento de la FAS, apoyándose en la información producida por el seguimiento de los vuelos de Sea Harrier realizados con nuestro radar y graficado en una mesa de ploteo, se determino con bastante aproximación la posición del portaaviones "Invencible".

Trasmitida esta novedad al Comando de la FAS, éste planifica y ejecuta el día 30 de mayo un ataque al mismo, empleando una escuadrilla de A4C coordinando con la Armada el envío de 2 aviones "Super Etandard" portando el ultimo exocet disponible.

Como consecuencia de dicho ataque, la Fuerza Aérea pierde 2 aviones y el resto, luego de descargar sus bombas contra el PAL, regresa a su base conjuntamente con los aviones de la Armada.

A pesar de que Inglaterra niega hasta hoy que su portaaviones fuera alcanzado en dicho ataque, la observación de los vuelos posteriores al mismo, nos confirma que la acción fue positiva, comprobando la disminución de su frecuencia a la vez que provenían y regresaban de distintas direcciones, lo cual nos llevo a la conclusión que el PAL recibió el impacto y se vio obligado a dispersar sus aviones en otras unidades de la flota.

Esta flexibilidad operativa fue confirmada por nosotros, cuando estando embarcados en calidad de prisioneros de guerra, pudimos comprobar que la totalidad de los buques requisados, habían sido equipados con una plataforma con capacidad de recibir a los Harrier.

Mediante el mismo tipo de seguimiento, llegamos a la conclusión que a partir del día 2 de junio, el enemigo contaba en la zona de San Carlos con una base en tierra para los Harrier.

C5-6-35

Esta nueva flexibilidad operativa, le permitió alejar aun más a los portaaviones para evitar el riesgo de un nuevo ataque por la Fuerza Aérea.

El día 8 mediante la información trasmitida por los hombres de la ROA, en donde se visualiza y confirma un desembarco diurno en la zona de Bahía Agradable, la FAS planifica y ejecuta la operación aérea más exitosa, infringiendo al enemigo el castigo mas duro de toda la campaña.

A las pocas horas, mediante una notable operación masiva helitransportada, los ingleses proceden a la evacuación de los heridos y el reemplazo de la tropa castigada, desplegando así mismo las piezas de defensa antiaérea. Al producirse un nuevo ataque por la Fuerza Aérea, defiende con éxito el sector, produciendo serias perdidas a nuestras escuadrillas.

A todo esto, nuestro Puesto de Comando continuaba en el mismo edificio que compartíamos con el Ejercito y la Armada, aunque de noche, por seguridad ante la posibilidad de un ataque comando la Central de Operaciones y el personal del Estado Mayor, nos trasladábamos al edificio de la Secretaría de Gobierno, donde pernoctábamos y mediante un equipo de comunicaciones "Grinel", manteníamos el enlace con el Comando de la FAS.

Desde el comienzo de las acciones y hasta él ultimo día, el enlace con dicho Comando fue permanente y diariamente, a ultima hora, realizábamos el enlace con el Brig. Crespo dando y recibiendo las novedades del día. Este procedimiento nos permitió a ambos estar bien informados y vivir la situación real del teatro de operaciones.

Así mismo, semanalmente, el Estado Mayor producía un informe de Apreciación de Situación y evolución prevista que era enviado a la FAS en los vuelos del C-130.

A partir del 11 de junio, viviendo ya el inminente desenlace, trasladamos nuestro Puesto de Comando y todo el Estado Mayor a una casa particular distante a unas 2 cuadras del anterior. Allí permanecimos hasta el final de la contienda.

~~[illegible]~~. – 14 de Junio, pag 499

14 de junio, ¡ al fin ¡ se silenció el rugir de los cañones, nuestras mentes parecian vacías, el silencio era sobrecogedor, las primeras luces de la mañana nos permitieron contemplar ~~una~~ la imagen ~~irreal, dantesca~~, las calles de Puerto Argentino transitadas por cientos de soldados callados, con sus miradas extraviadas, ayudándose entre ellos a traer a los heridos, ~~muchos de ellos; carentes de sus mando naturales, totalmente desmoralizados, sin la mas mínima aptitud para el combate.~~

A lo lejos, se divisan las tropas británicas... comienza a nevar, resulta difícil poder describir nuestro estado de animo, la mente hoy se niega a revivir aquellos momentos. ~~Solo recuerdo que la **Fuerza Aérea no se rindió, la rindieron**, y que sus hombres, altamente calificados profesional y moralmente para cumplir con la misión ordenada, se encontraban muy lejos de los que se presentaban a nuestra vista.~~

C5-6-36

Puse

Siendo las 10:30 hs. aproximadamente, me ~~pongo~~ en comunicación con el Comandante en Jefe de la FA, quien se encontraba en la BAM San Julián, informándole que a esa hora, los efectivos terrestres habían sido prácticamente rebasados por el enemigo y se estaban replegando ~~en forma desordenada~~ a Puerto Argentino, habiendo cesado casi totalmente la resistencia.

é

Ante este hecho, le solicitó ordene suspender todo tipo de operación aérea, por cuanto ya no se contaba con la información y apoyo del radar y el enemigo se encontraba mezclado con la propia tropa.

Además, no tenía sentido arriesgar mas tripulaciones ante una situación operacional totalmente irreversible, en donde, salvo el honor, todo estaba perdido.

Antes de proceder a la destrucción del último equipo de comunicaciones, le envío el siguiente mensaje:

"ULTIMA COMUNICACIÓN"
Pto. Argentino a San Julián
10:47/10:50 DRAGON/OSO

? →

Recibo Hago QSP: Aquí prácticamente todo concluido el enemigo en la ciudad opera desde Pto. Dado set esperando última decisión procedemos a destruir equipos. No hay nada mas que hacer. Agradezco colaboración. La Fuerza Aérea esta orgullosa de todos: desde el ultimo soldado hasta los responsables de la conducción. Dios juzgará a los responsables. Corto y hasta pronto.

Nota de la redacción

DRAGON: Brig. Castellano
OSO: Brig. Gral. Lami Dozo (en SJU)

El único consuelo fue haber contribuido a evitar la matanza final, y que ese nefasto día, al presentarnos al Gral. Moore, en mi persona reconoció el coraje y aptitud de los hombres de la Fuera Aérea, recordando que la noche anterior, en el ultimo ataque, por poco se salvo de ser volado con su Puesto de Comando, ~~e~~n ese momento a pesar de la amargura, mi orgullo no tuvo limites, muy a pesar de la bronca de algunos presentes.

s

El día 15, estando ya embarcado en el "Fearles" en calidad de "prisionero de guerra", fui citado por el Cap. Larken (Cte. de dicho buque), quien con angustia me interrogó a través de un interprete para saber si la Fuerza Aérea estaba en condiciones de efectuar un nuevo ataque a la flota. A pesar de haberle dado seguridad de que esto no ocurriría, la flota se mantuvo en alerta permanente durante 10 días mas, incluso con algunas falsas alarmas.

Indudablemente el accionar de la Fuerza Aérea ~~durante la contienda,~~ había calado hondo en el espíritu del enemigo.

C5-6-37

En esos 45 días con sus alucinantes noches que duro la contienda, todo el personal de la Fuerza Aérea ponía de manifiesto su gran espíritu de cuerpo, alegrándose con los éxitos y particularmente uniéndose en el dolor ante las perdidas.

En nuestro Puesto de Comando, al tomar conocimiento del desarrollo de una misión, el My. Guerrero (Oficial de abastecimiento), era el encargado de mantener una velita encendida al pie de la imagen de nuestra patrona la Virgen de Loreto (obsequiada por nuestro Comandante en Jefe), lo mismo ocurría cuando tratábamos de rescatar a algún tripulante eyectado. A no dudarlo, el consumo de velas debió sumar mas de un ciento.

Finalizada la contienda y durante nuestro cautiverio dicha imagen permaneció en poder de nuestro capellán el padre Pacheco, (único capellán que nos acompañó durante todo el conflicto y mientras estuvimos prisioneros) hoy se encuentra entronizada en la IX Brigada Aérea, al lado de la placa que perpetua la memoria de los héroes que cayeron en defensa del honor argentino.
Por las noches, entre mate y mate, esperábamos la aparicion de "las nocheras", las fragatas que se acercaban a cañonear sistemáticamente la BAM Malvinas y la zona de despliegue del componente terrestre hasta altas horas de la madrugada.
Si bien la magnitud de los daños que ocasionaban eran poco significativos, el efecto psicológico era notorio.

Reconocimientos

Quiero expresar mi reconocimiento y un recuerdo muy cálido y sincero para los integrantes de mi Comando, las Jefaturas de las dos Bases Aéreas y su Plana Mayor, ~~a Operaciones, Inteligencia, Personal, Material, Centro de Información y Control, Sistema de Vigilancia y Control Aéreo~~, con sus jefes, técnicos, radaristas y operadores de comunicaciones. Ellos fueron el alma de nuestra rudimentaria pero eficiente organización y gracias a ellos, estuve actualizado de la situación en todo momento y pude modestamente comandar las Unidades y Servicios Aéreos y Antiaéreos ~~con eficiencia,~~ pese a los grandes obstáculos del terreno, distancia, escasez de medios e inexperiencia de guerra. Carenciados de todo, menos de ESPIRITU. Los recuerdos a cada uno de ellos: Jefes, Oficiales, Suboficiales y Soldados y los llevare en mi corazón mientras viva.

Una mención particularmente destacada, merece la dotación de la BAM Malvinas. Dicha Unidad desde el primer momento y hasta el ultimo día, fue objetivo prioritario para el enemigo, que concentró su ataque en forma sistemática ~~sobre la península en que estaba situada nuestra base, procurando por~~ todos los medios destruir la pista, sabiendo que era el único enlace que nos quedaba con el continente.
Nuestros hombres, conscientes de que bajo su responsabilidad estaba la posibilidad de mantener la capacidad combativa de nuestra guarnición, realizaron un supremo esfuerzo para negarle al enemigo el logro del objetivo buscado, no midiendo riesgos ni sacrificios para resistir a pie firme los embates del invasor, que durante la contienda, descargo

C5-6-38

aproximadamente 130 toneladas de explosivo de todo tipo, fracasando estrepitosamente en todos sus intentos.
Entre el 2 de abril y el 13 de junio se registraron 756 aterrizajes y 777 despegues, transportando 6500 toneladas de carga, 9800 pasajeros y 264 heridos. En toda la campaña dicha unidad registro solamente 5 muertos y 18 heridos.
Al cesar las operaciones, hombres del Estado Mayor del Gral. Moore, al comprobar personalmente la operatividad de la pista, no podían creer que nuestros heroicos combatientes les habían negado el logro del objetivo mas ansiado, criticando a sus propios aviadores por la impericia demostrada.
En síntesis, el espíritu de sacrificio sin limites, el coraje y patriotismo puestos en el cumplimiento de la misión asignada, merece que conjuntamente con nuestro reconocimiento, digamos con orgullo: ¡ Honor a todo los heroicos defensores del Alcázar de Malvinas ¡

Cuando la Conduccion Superior cambió los objetivos de la recuperación de las Islas, la Fuerza Aérea planificó y ejecutó la operación de transporte aéreo más grande de su historia " El Puente Aéreo a Malvinas", trasladando en el mes de abril durante las 24 horas del día el 90% de los medios necesarios para el combate (hombres, armamento, municiones, vehículos, etc.) y a partir del 1ro de mayo, afrontando riesgos y sacrificios sin limites, batallaron hasta el ultimo día luchando contra la adversidad, en defensa del honor nacional y en procura de acercarnos ansiosamente una ayuda.
Recuerdo alguno de esos vuelos en que el profesionalismo, la idoneidad, y el ingenio de las tripulaciones permitió trasladar lo que en principio parecía imposible (la batería misilistica Rolland, los cañones CITEFA de 155mm, la batería misilistica naval MM39, etc.).
La lluvia, el viento y el frío nunca fueron obstáculos para las operaciones ni para el personal de la Terminal Aérea, que con elevada capacidad e ingenio pudieron superarlo TODO organizando, almacenando y distribuyendo ordenadamente lo que llegaba.

Digno de destacar también, fue el desempeño del escuadrón "Pucará" al mando del My. Navarro, única unidad aérea que combatió desde las Islas, basada inicialmente en la BAM Cóndor, operaron desde un fangoso potrero pomposamente denominado "pista", demostrando su enorme fortaleza y flexibilidad operativa que sumada a la pericia de sus tripulaciones, les permitió cumplir acabadamente su misión. Pese a las pocas posibilidades de éxito que tenia por su velocidad y tamaño, confrontando a un sofisticado enemigo, nunca dudaron en jugarse en apoyo de sus camaradas defendiendo su bandera, hasta las ultimas consecuencias de ser ello necesario. Un ejemplo cabal fue la encarnizada defensa de Darwin en que operando desde Puerto Argentino, aterrizaban cubiertos de impactos, recargaban y volvían a salir, solo para dar hasta el último aliento ayudando a quienes luchaban metro a metro en ese querido rincón Patrio.
No quiero olvidar al valiente y estoico personal de apoyo técnico de dicho Escuadrón, ni a su Jefe My. Argente, quienes a pesar de las bajas de aquel inolvidable 1ro. de mayo, no escatimaron esfuerzos para mantener los aviones operativos, supliendo las carencias con ingenio, tenacidad y gran profesionalismo.

C5-6-39

Párrafo aparte merece el Escudaron Helicópteros, que al mando del My. Posse, cumplió heroicamente todas las tareas sin medir riesgos ni sacrificios, volando 570 horas sin novedad.
Merced a la capacidad y coraje de sus tripulaciones, el 10 de junio, al considerarse ya inútil su permanencia en las Islas, por iniciativa de su Jefe de Escuadrón y autorizado por el suscripto, los 2 Chinook emprendieron el regreso y en un épico vuelo, sorteando la detección del enemigo y bombeando a mano el combustible, llegaron cargados de gloria a la Base de Río Grande.
Quiero hacer una mención muy especial a los tripulantes de los " Bell 212 " que también deseaban intentar el cruce, pero evaluada la situación y al estimar que eran sumamente remotas las posibilidades de éxito, se decide no autorizar dicho vuelo, preservando la vida de tan valiosa tripulación. Fue una demostración mas del patriotismo y profesionalidad de los helicopteristas.

Mi reconocimiento también, a los estoicos "ganchos salvajes" (personal de comunicaciones) que al mando del Cap. Zanardi y del Sub.My. Barbe, pusieron de manifiesto su gran profesionalismo, montando y desmontando cuantas veces fuere necesario de acuerdo a las circunstancias, la Central de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, único equipamiento que se mantuvo en servicio hasta el ultimo momento.
Gloriosos equipos "Grinel" que demostraron su excepcional efectividad y a los cuales, el enemigo jamás logro interferirlos y que nos ayudaron a no sentirnos solos.
Recuerdo las lágrimas de Barbe cuando tuvo que destruirlos, las leyes de la guerra son así, en lugar de llevarlos a un pedestal había que romperlos ¡ qué ingratitud ¡.

No quiero olvidar la brillante tarea realizada por el Com. Mendiberri (Oficial de Inteligencia), quien en su afán de mantenernos informados y actualizados de la situación, no escatimo esfuerzo ni riesgo, para encontrarse presente en todos aquellos lugares donde ocurría algo. Así lo vimos desplazare en moto, camión, a pie, etc., en busca de novedades.
Era el hombre siempre presente, al arribo de las poderosas "chanchas" (Hércules C-130) que burlando el bloqueo, venían del continente a cualquier hora de la noche, también era el portador de nuestro imprescindible "alimento espiritual", la saca de correspondencia, conteniendo las anheladas noticias de y para nuestros seres queridos.
Así mismo, en las reuniones del Estado Mayor, se destacó por sus certeras apreciaciones en cuanto a la evolución de la batalla, particularmente en cuanto al empleo y desempeño de las fuerzas terrestres.
En síntesis, fue siempre un verdadero ejemplo para superiores y subalternos de las tres fuerzas.

Deseo destacar también la labor encomiable de nuestros hombres de sanidad, bajo el mando de los doctores Sturztecky y Spiniella, quienes integrados al hospital de campaña que funcionaba en Puerto Argentino, pusieron de manifiesto su capacidad profesional, espíritu

C5-6-40

de entrega y sacrificio, trabajando día y noche y particularmente con su calidad humana, coadyuvando a salvar vidas y mitigar el dolor de los heridos, sin distinción de armas ni jerarquías.
Hipócrates, debe estar orgulloso de ellos.

Así mismo, una palabra de reconocimiento a los hombres del racionamiento a cargo del Vcom. Gimenez Ortiz, héroes anónimos que con su humilde pero importante trabajo, nunca dejaron que nuestros hombres pasaran hambre, todo se compartía sin privilegios, en franca camaradería y total desinterés.
Ellos preparaban en el pueblo la comida para todos, repartiéndola diariamente con un pequeño camión a todos los puestos, sin preocuparse por las "alarmas rojas", jamas faltaron y con ello permitieron que nuestros hombres mantuvieran la mejor aptitud para el combate.

Finalmente, siento la necesidad de testimoniar especialmente mi reconocimiento a los camaradas del Ejercito, Armada, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval y Civiles, que participaron en innumerables episodios del conflicto, quienes aun conociendo los riesgos, generalmente sin medios o con medios inadecuados lo dieron todo sin retacos, incluso su propia vida.

El fin y una promesa

Muchos sucesos han transcurrido desde aquellos días, pero todos, uno mas que otros, tienen origen en esa Gesta que nos toco vivir.
Por eso, creo que aquellos hechos se agigantan con el transcurrir del tiempo y estoy convencido que hemos adquirido una particular fortuna al ser alguno de los protagonistas.
En verdad, fuimos afortunados al poder cumplir nuestra misión, pese a las adversidades de las fuerzas amigas y enemigas, fuimos afortunados al adquirir una valiosisima experiencia y poderla transmitir, fuimos afortunados al ganarnos el agradecimiento de nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y el reconocimiento de la civilidad, pero la mayor fortuna, fue el tener la protección de la Divina Providencia que nos permitió regresar a casa, con pocas consecuencias psicofisicas, con relación a las que pudimos sufrir y hoy, nos permite evocarlas a través de estas reflexiones.
Dejar testimonio de esta Epopeya es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es calar hondo en el suelo fértil de la nacionalidad.
Como dijera nuestro Comandante en Jefe, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para explicar con ellos lo ocurrido en 1982.
Solamente tenemos -y es de un valor superlativo- un recuerdo y una sentencia. Una respuesta a la esperanza y una severa y firme advertencia al usurpador.
Una promesa y una actitud **"TRAS SU MANTO DE NEBLINAS / NO LAS HEMOS DE OLVIDAR"**, es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las **Glorias Nacionales**.

C5-6-41

Brig.(R) Luis Guillermo Castellano
Ex - Comandante Componente Aéreo Malvinas

C5-6-42